

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Journalnummer: 2021-2642

Bemærkningerne er sendt til trm@trm.dk, cc til tnb@trm.dk

Dato: 04.02.2022

Høringsvar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (kontrol af arbejdstid)

ITD takker for muligheden for at komme med bemærkninger til udkastet til lovforslaget. Udkastet er med få justeringer identisk med det lovforslag, som var i høring i perioden fra den 6. september til den 27. september 2021.

Det daværende udkast til lovforslag endte med ikke at blive fremsat, da Transportministeriet oplyste, at lovforslaget krævede mere arbejde og dialog med alle arbejdsmarkedets parter og med Europa-Kommissionen, da man i første omgang ikke havde været tilstrækkelig klar over, hvordan arbejdstidsreglerne kan implementeres inden for rammerne af Den Danske Model, og uden mulighed for dobbeltstraf. I forbindelse med et møde i Transportministeriet den 23. september 2021 om lovforslaget blev ITD oplyst, at vi vil blive inddraget i det videre arbejde med et nyt lovforslag. Det er vi ikke blevet, og vi er derfor meget overrasket over, at der nu sendes et nærmest identisk lovforslag i høring.

Vi vil her gøre opmærksom på, at ITD længe og helt tilbage til vedtagelsen af Vejpakken i juli 2020 har ønsket en dialog om implementeringen af Vejpakkens regler om kontrol af arbejdstid med såvel Færdselsstyrelsen som Transportministeriet. Her er vores oplevelse, at man først meget sent i processen er blevet opmærksom på de udfordringer, som der kan opstå af de nye regler for Den Danske Model.

Vi kan samtidig forstå, at der har været et udvalgsarbejde med deltagelse af bl.a. Dansk Arbejdsgiverforening og Fagbevægelsens Hovedorganisation. Det undrer os, at vi ikke er blevet inddraget i dette arbejde, ligesom det undrer det os, at man fremsætter lovforslaget, uden at have afrapporteret til alle organisationer.

Vi skal derfor kraftigt advare mod, at lovforslaget gennemføres i sin nuværende form, da det vil medføre store konsekvenser for såvel Den Danske Model som for det danske vejtransporterhverv. Et erhverv som i øjeblikket står overfor en historisk stor mangel på arbejdskraft.

Tal fra Danmarks Statistik viser, at mere end halvdelen af transportvirksomhederne oplever mangel på arbejdskraft, og Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR) offentliggjorde i december 2021 sit seneste rekrutteringssurvey, som viser, at der i perioden fra marts 2021 til og med august 2021 var 6.060 forgæves rekrutteringsforsøg efter lastbilchauffører. Det svarer til en forgæves rekrutteringsrate på 47 procent. Det er den tredjehøjeste forgæves rekrutteringsrate for en stillingskategori kun overgået af "tjener" og "klejnsmed".

Der er derfor helt akut behov for tiltag til at sikre mere arbejdskraft til transportbranchen og ikke tiltag, som vil gøre det mere byrdefuldt af være virksomhed eller chauffør. Der er derfor væsentligt, at der med

lovforslaget ikke sker en overimplementering af EU-regler, ligesom det er vigtigt at eventuelle sanktioner, som man måtte introducere fastsættes til et absolut minimum.

Vores bemærkninger i det følgende til det fremsendte lovforslag kan opsummeres i følgende overskrifter:

- 1. Kontrol af arbejdstid bør så vidt muligt håndteres i overensstemmelse med Den Danske Model**
- 2. Der er en manglende sammenhæng mellem køre- og hviletidsreglerne og arbejdstidsreglerne, hvilket resulterer i reel dobbeltsanktionering for samme forhold**
- 3. Den foreslåede ordning med kontrol af arbejdstid indeholder en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder**

Derudover henviser vi i det hele til vores bemærkninger i vores høringssvar til det oprindelige udkast til lovforslag, høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om udstationering af lønmodtagere m.v. og lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren (Ændrede betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet, løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udstationering af førere i vejtransporten m.v.).

1. Kontrol af arbejdstid bør så vidt muligt håndteres i overensstemmelse med Den Danske Model

I udkastet til lovforslag fastlægges en hjemmel, så myndighederne fremover kan kontrollere arbejdstid i henholdsvis politiets vejsidekontrol og Færdselsstyrelsens virksomhedskontrol. Vi er glade for, at der lægges op til en risikobaseret kontrol af arbejdstid i modsætning til Europa-Kommissionens oprindelige forslag om et harmoniseret minimumsniveau for kontrol.

Det er imidlertid ITD's holdning, at kontrol af arbejdstid bedst håndteres under Den Danske Model, som tilfældet er i dag. Vi mener, at det vil være forbundet med store konsekvenser for branchen, hvis den foreslåede model for myndighedskontrol indføres - ikke mindst med hensyn til sanktioner, hvilket vi har redegjort nærmere for under afsnit 2.

Vi mener ikke, at det i lovforslaget er sandsynliggjort, at den foreslåede model til kontrol af arbejdstid er den eneste model, som det vil være muligt at gennemføre på baggrund af Vejpakken. Vi ser derfor gerne, at kontrol af arbejdstid fortsat varetages af arbejdsmarkedets parter i de situationer, hvor arbejdstidsdirektivet er implementeret i godkendte i kollektive overenskomster.

Vi mener derfor, at det fortsat bør undersøges, om det ikke vil være muligt inden for dette system at sikre, at kontrollen forbliver hos Arbejdsmarkedets parter for de virksomheder og chauffører, der arbejder under godkendte kollektive overenskomster, der regulerer chaufførernes arbejdstid.

Vi mener, at det bør være i tråd med en risikobaseret tilgang, at der ikke skal være kontrol af disse chaufførers arbejdstid, da der jo i forvejen findes et fagretligt system til at kontrollere og sanktionere overtrædelse af regler om arbejdstid.

Derudover mener vi, at der generelt er for meget usikkerhed om modellen for kontrol af arbejdstid i lovforslaget, da der lægges op til, at en stor del af bestemmelserne først skal fastsættes efterfølgende ved bekendtgørelser.

Vi mener, at det vil være langt bedre at få fastlagt modellen klart og fuldstændigt i lovforslaget, da det bedre vil kunne sikre, at der fra dansk side ikke sker en overimplementering af reglerne, og at der bliver den nødvendige parlamentariske kontrol med udfærdigelsen af Vejpakkens bestemmelser om arbejdstid.

2. Manglende sammenhæng mellem køre- og hviletidsreglerne og arbejdstidsreglerne resulterer i reel dobbelt sanktionering for samme forhold

ITD er enige i, at der af hensyn til bl.a. trafiksikkerhed og chaufførernes arbejdsvilkår skal være kontrol med arbejdstiden inden for transportbranchen, og vi er som nævnt glade for, at der lægges op til en risikobaseret kontrol.

Det er imidlertid ITD's opfattelse, at der allerede i dag sker en omfattende og betryggende kontrol både via implementering af arbejdstidsdirektivet i kollektive overenskomster, men også i kraft af køre- og hviletidsreglerne og det kontrolapparat, der er opbygget hertil.

Den eksisterende kontrol af køre- og hviletidsreglerne, der hviler på takografens minutiøse registreringer, er allerede hårdt sanktioneret med bøder til både chauffør og virksomhed, frakendelse af retten til at føre motorkøretøj for chaufføren, beslaglæggelse af køretøj, skærpet tilsyn, tilbagekaldelse af godskørselstilladelser og fængselsstraf.

ITD opfatter det grundlæggende som uhensigtsmæssigt, at der eksisterer parallelle regelsæt, der begge reelt regulerer mobile lønmodtageres arbejdstid, men som med materielt forskelligt indhold skaber en disharmoni, der medfører unødigt usikkerhed og unødigt øget administration. Denne uhensigtsmæssighed bliver mere fremtrædende med indførelsen af den foreslåede myndighedskontrol i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere.

Det er administrativt tungt for virksomhederne at sikre overholdelsen af to regelsæt for de mobile lønmodtageres arbejdstid. De mobile lønmodtagere, hvis arbejdsmiljømæssige beskyttelse til dels begrunder reglerne i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere, risikerer efter de foreslåede regler såvel bøde som frihedsstraf, mens de på den anden side kan kræve en godtgørelse fra arbejdsgiveren.

ITD finder det særdeles uhensigtsmæssigt, at en virksomhed kan blive mødt med en række forskellige, samtidige sanktioner for samme faktiske forhold. Således vil en overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne efter omstændighederne også være en overtrædelse af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere, hvorved virksomheden vil kunne mødes med kumulerede sanktioner og endog frihedsstraf fra myndighedernes side, samt blive mødt med krav om godtgørelse fra den ansattes side.

Det beskyttelseshensyn, der måtte ligge til grund i lov om arbejdstid, er ikke nærmere defineret eller detaljeret begrundet. Lovforslaget påtænker, uden hensyn til de øvrige forhold og regler for branchen i øvrigt, at sanktionere for overtrædelse af regler, der begrænser brugen af chauffører i langt videre omfang end køre- og hviletidsreglerne, uden en konkret vurdering af nødvendigheden heraf.

ITD mener, at de foreslåede sanktioner er ude af proportioner med de overtrædelser, der kan blive tale om. Dette er særligt tilfældet, idet samme faktiske forhold typisk allerede bliver sanktioneret via køre- og hviletidsreglerne.

Det kan ikke være velovervejet, at lovforslaget blot kopierer sanktionssystemet fra køre- og hviletidsreglerne til lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere og dermed mere end fordobler den straf, der hidtil har været for reelt samme forhold - alene fordi Transportministeriet har fundet det hensigtsmæssigt, når potentielle overtrædelser vil indgå i samme sag.

ITD vil i stedet opfordre til, at man - såfremt den foreslåede kontrolmodel fastholdes - overvejer ét samlet sanktionssystem, hvor overtrædelse af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere kan indgå som et element, og hvor niveauet for sanktioner samlet set ikke bliver højere end det hidtidige.

ITD gør opmærksom på, at transportbranchen i en lang årrække har haft fokus på køre- og hviletidsreglerne og disponeret over arbejdskraften i overensstemmelse med disse regler. Køre- og hviletidsreglerne har dermed langt hen ad vejen dikteret, hvor mange chauffører, der har været brug for, for få driften til at fungere i den enkelte virksomhed. I det nuværende system er der således en balance imellem lønmodtagerens arbejdstid, aflønning af lønmodtager og udnyttelsesgraden af produktionsmateriel. Et system der igennem længere tid har været på et velfungerende niveau for alle parter.

Indførslen af en hårdt sanktioneret myndighedskontrol i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere vil i mange tilfælde begrænse de muligheder, der er efter køre- og hviletidsreglerne. I en branche, der i skrivende stund allerede er udfordret af mangel på arbejdskraft, vil indførslen af et hårdt sanktionssystem udgøre en ikke uvæsentlig barriere i rekrutteringen af den nødvendige arbejdskraft til branchen.

Det er ITD's holdning, at såfremt der ikke sikres proportionalitet i den kontrol, som myndighederne udøver, skræmmer det blot endnu flere kvalificerede chauffører væk fra branchen.

3. Den foreslåede ordning med kontrol af arbejdstid indeholder en række retssikkerhedsmæssige betænkeligheder

Lovforslaget indeholder i § 9a, stk. 2 en kontrolordning, hvorefter Færdselsstyrelsen til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation har adgang til en virksomheds forretningslokaler, forretningsbøger og papirer m.v. herunder materiale, der opbevares i elektronisk form.

ITD mener, at en kontrolordning som den foreslåede er retssikkerhedsmæssig betænkelig og ikke proportional, idet mindre indgribende foranstaltninger vil være tilstrækkelige for at opnå et effektivt tilsyn. Adgang til en virksomheds lokaler m.v. er et tvangsindgreb, der som udgangspunkt alene bør ske med en forudgående kendelse fra domstolene, jf. Grundlovens § 72. Beskyttelsen kan fraviges, hvor en lov hjemler en "særegen undtagelse". En undtagelse må forudsætte, at meget tungtvejende hensyn tilsiger, at det skulle være nødvendigt.

Det fremgår ikke af lovforslaget, at ministeriet har vurderet, at den foreslåede ordning er den mindst indgribende, der samtidig sikrer effektiv kontrol. Det er ITD's opfattelse, at en nærmere analyse af dette

må være en nødvendig forudsætning, før det overvejes at indføre en så indgribende hjemmel som den foreslåede.

Med henvisning til proportionalitetsprincippet må det, så længe en nødvendighed ikke er påvist, konstateres, at en hjemmel som den foreslåede er for voldsomt et middel til at opnå en effektiv kontrol. ITD foreslår en ordning, hvor kontrolbesøg gennemføres efter forudgående aftale med virksomheden.

Udover at være en mere proportional foranstaltning vil et varslet kontrolbesøg indebære, at relevante personer fra virksomheden kan være til stede og hjælpe med at frembringe den nødvendige dokumentation. Det vil lette tilsynet, mindske forstyrrelsen i virksomhedens drift og sikre, at tilsynet ikke får adgang til flere oplysninger, end det er nødvendigt for at udføre sin kontrol, hvorved virksomhedernes retssikkerhed øges.

Fastholdes denne kontrolordning, mener ITD, at det bør præciseres, at et kontrolbesøg som altovervejende udgangspunkt aftales i forvejen med virksomheden, og at de uvarslede besøg reserveres til tilfælde, hvor Færdselsstyrelsen måtte have en begrundet formodning om, at øjemedet forspildes ved varsling.

Lovforslaget henviser i øvrigt til L62, hvor en tilsvarende hjemmel foreslået i udkastets § 14, stk. 1 som bekendt måtte udgå.

Lovforslaget indeholder endvidere i §8 b en hjemmel til tilbageholdelse og beslaglæggelse af køretøjer i forbindelse med overtrædelse af reglerne i lov om arbejdstid. ITD mener, at beslaglæggelse af køretøjet i forbindelse med overtrædelser af arbejdstid er et helt unødvendigt og uproportionalt indgreb, og at det retssikkerhedsmæssigt er betænkeligt at overføre samme sanktionsmulighed for overtrædelse af køre- og hviletidsreglerne til overtrædelse af reglerne om arbejdstid, blot fordi Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD



Jens Hvid Bang
Politisk Chefkonsulent